Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10516**

18. Wahlperiode 30.11.2016

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 18/9527, 18/9952, 18/10102 Nr. 15 –

Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

A. Problem

Die Wiedervereinigung Deutschlands, die Vollendung des europäischen Binnenmarktes und die Erweiterung der Europäischen Union haben zu einem erheblichen Verkehrswachstum in der Bundesrepublik Deutschland geführt, das sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen, die zum Schutz der Umwelt gerade auch an den Verkehrsbereich gestellt werden. Die Wasserstraße als umweltfreundlicher und wirtschaftlicher Verkehrsträger kann zur Lösung dieses Konfliktes einen wichtigen Beitrag leisten. Dafür ist Voraussetzung, dass das Netz der Bundeswasserstraßen ausgebaut und in die Lage versetzt wird, einen höheren Anteil von Transportvolumen übernehmen. Bislang werden die Wasserstraßenplanungen nicht durch Gesetz festgelegt.

B. Lösung

Künftig wird der Ausbaubedarf bei den Bundeswasserstraßen durch Gesetz beschlossen.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE .

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9527, 18/9952 mit folgender Maßgabe, im Übrigen unverändert anzunehmen:

In Artikel 1 wird die Anlage wie folgt gefasst:

„Anlage

(zu § 1 Absatz 1)

Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

Abschnitt 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

lfd. Nr.	Vorhaben
1	VDE 17 (Hannover - Magdeburg - Berlin)
2	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke
3	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante)
4	Neubau Schleuse Minden
5	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)
6	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen)
7	Bau der 2. Schleusenkammer Trier an der Mosel
8	Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach
9	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow an der Havel-Oder-Wasserstraße
10	Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals
11	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe

Abschnitt 2

Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (**VB-E** (in Fettdruck) u. VB)

lfd. Nr.	Vorhaben
1	**Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein**
2	**Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg**
3	**Fahrrinnenanpassung der Außenweser**
4	**Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals**
5	**Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)**
6	**Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)**
7	**Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen" sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau**

lfd. Nr.	**Vorhaben**
8	Vertiefung der Außenems
9	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)
10	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am Nord-Ostsee-Kanal
11	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock
12	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)
13	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg
14	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar
15	Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke)
16	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße
17	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen
18	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen
19	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal
20	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen
21	Bau von sieben 2. Schleusenkammern an der Mosel
22	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals
23	Ausbau des Stichkanals Hildesheim
24	Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal (ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt)

Erläuterungen:

VDE = Verkehrsprojekt Deutsche Einheit

VB = Vordringlicher Bedarf

VB-E = Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“

Berlin, den 30. November 2016

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert Vorsitzender	**Matthias Lietz** Berichterstatter	**Gustav Herzog** Berichterstatter
	Herbert Behrens Berichterstatter	**Dr. Valerie Wilms** Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Mathias Lietz, Gustav Herzog, Herbert Behrens und Dr. Valerie Wilms

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/9527** in seiner 190. Sitzung am 22. September 2016 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt. Die Unterrichtung mit der Stellungnahme des Bundesrates und der Gegenäußerung der Bundesregierung auf **Drucksache 18/9952** wurde am 21. Oktober 2016 gemäß § 80 Abs. 3 der Geschäftsordnung federführend an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Wesentlicher Inhalt des Gesetzes ist es, dass künftig, wie bei den Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen, der Ausbaubedarf des Bundeswasserstraßengesetzes durch Gesetz beschlossen wird. Durch die Bestätigung des Parlamentes soll den Wasserstraßenplanungen im Rahmen einer integrierten Bundesverkehrswegeplanung ein größeres Gewicht beigemessen werden. Der Ausbau der Bundeswasserstraßen soll zu einer verstärkten Nutzung des umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Verkehrsträgers führen und damit zur Lösung des Konflikts zwischen steigendem Verkehrswachstum und steigenden Anforderungen an den Umweltschutz im Verkehrsbereich einen Beitrag leisten.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9527 in seiner 98. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9527 in seiner 62. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9527 in seiner 89. Sitzung am 30. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE dessen Annahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 18(23)86-8):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) am 13. September 2016 mit dem Entwurf eines

Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (BT-Drs. 18/9527) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Nachhaltigkeit ergibt sich bezüglich der Managementregel 6 („Energie- und Ressourcenverbrauch sowie die Verkehrsleistung müssen vom Wirtschaftswachstum entkoppelt werden.

Zugleich ist anzustreben, dass der wachstumsbedingte Anstieg der Nachfrage nach Energie, Ressourcen und Verkehrsleistungen durch Effizienzgewinne mehr als kompensiert wird. Dabei spielt die Schaffung von Wissen durch Forschung und Entwicklung sowie die Weitergabe des Wissens durch spezifische Bildungsmaßnahmen eine entscheidende Rolle.“) sowie des Indikators II („Lebensqualität“) Nr. 11 d) („Mobilität sichern, Umwelt schonen“). Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ist es, den Anteil Stunden versuchen zu denken dass er in der Binnenschifffahrt an der Beförderungsleistung bis 2015 auf 14 % zu steigern. Dieses Ziel wurde noch nicht erreicht. Derzeit liegt der Anteil der Binnenschifffahrt an der Beförderungsleistung bei rd.10 %. Voraussetzung für eine spürbare Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt ist die Instandhaltung und der bedarfsgerechte Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen. Die Bedarfsplanung ist der erste und wesentliche Schritt für die Modernisierung des Bundeswasserstraßennetzes. Die gesetzgeberische Festlegung, dass für ein nach Art und Ausbauziel beschriebenes Projekt ein verkehrlicher Bedarf besteht und es planerisch weiterzuverfolgen ist, erleichtert dessen planerische und genehmigungsrechtliche Umsetzung wesentlich.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist gegeben.

Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Managementregel und folgenden Indikators:

Managementregel 6 (Energie-, Ressourcenverbrauch, Verkehr: Entkoppelung und Effizienz steigern

- mithilfe von Forschung und Entwicklung). Für den Fall jetzt schon mal gern immer einmal

Indikator 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen)

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

***Eine Prüfbitte ist nicht erforderlich**.“*

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Bereits im Vorfeld der Beratung der Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan hat sich der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** intensiv mit der neuen Bundesverkehrswegeplanung befasst. Unter anderem hat er sich in seiner 44. Sitzung am 17. Juni 2015 mit der Bürgerbeteiligung bei der Vorbereitung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) befasst und in seiner 48. Sitzung am 30. September 2015 hat er sich über die Umsetzung der Grundkonzeption der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) informiert. In seiner 62. Sitzung am 16. März 2016 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, MdB, im Ausschuss den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgestellt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 75. Sitzung am 28. September 2016 einstimmig einen Zeitplan für die Beratungen zur Bundesverkehrswegeplanung beschlossen (s. Ausschussdrucksache 18(15)358). In diesem Rahmen hat er zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/9527, 18/9952 die Durchführung einer Sondersitzung am 26. Oktober 2016 sowie einer öffentlichen Anhörung am 7. November 2016 beschlossen. Die Sondersitzung hat er am 26. Oktober 2016 mit Genehmigung des Präsidenten des Deutschen Bundestages nach § 60 Absatz 3 der Geschäftsordnung durchgeführt. Dabei wurde über die konkreten Vorhaben, die in der Anlage zu § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfs aufgeführt sind, beraten. Thematisiert wurden insbesondere folgende Vorhaben:

Abschnitt 1
Laufende und fest disponierte Vorhaben

1 VDE 17 (Hannover-Magdeburg-Berlin)
3 Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante).
11 Fahrrinnenanpassung der Unter-und Außenelbe

Abschnitt 2
Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)
1 Abladeoptimierung der Fahrrinnen an Mittelrhein
3 Fahrrinnenanpassung der Außenweser
4 Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals
5 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)
6 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)
7 Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“
8 Vertiefung der Außenems
9 Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)
14 Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar
15 Anpassung des Dortmund-Ende-Kanals (Nordstrecke)
16 Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße
17 Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschließlich Ersatzneubau zweier Schleusen
19 vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck an Elbe-Seiten Kanal
20 Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen
22 Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals

Außerdem wurden folgende Projekte (ohne laufende Nummer) angesprochen: Stichkanal Hildesheim, Schleusen Fürstenwalde und Kleinmachnow, Stichkanal Osnabrück.

Die öffentliche Anhörung wurde in der 85. Sitzung am 7. November 2016 durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Peter Rieken, PLANCO Consulting GmbH, Antje Schumacher-Bergelin, ver.di, Eberhard Weiß, Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (Einladung auf Vorschlag der kommunalen Spitzenverbände), Magnus Wessel, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Martin Staats, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt. Eingeladen waren außerdem Vertreter aller kommunalen Spitzenverbände, die aber an der Anhörung nicht teilgenommen haben.

Themenschwerpunkte der Anhörung waren u.a. die Bewertungsmethodik bei der Ermittlung des Nutzen- Kosten-Verhältnisses (NKV), Planungs- und Baukapazitäten für die Umsetzung von Vorhaben, Planungszeiträume, Netzcharakter von Maßnahmen und gesamtverkehrliche Betrachtung, Verkehrsverlagerung auf Binnenschiffe und dafür notwendige Infrastruktur, Blaues Band, Auswirkungen auf Ökologie und Beschäftigung, Struktur und Aufgaben der Wasser-und Schifffahrtsverwaltung sowie die Anbindung der Häfen.

Im Übrigen wird auf das (auch im Internet veröffentlichte) Protokoll der 85. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen, welches auch die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen beinhaltet.

In seiner 88. Sitzung am 23. November 2016 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Änderungsanträge der Fraktionen zu dem Gesetzentwurf abgestimmt. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)403) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Die Inhalte des Änderungsantrages der Fraktion DIE LINKE (Ausschussdrucksache 18(15)428, Umdrucke 1-5) und des Änderungsantrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 18 (15) 404, Umdrucke 1-11) werden nachfolgend dargestellt.

Die Fraktion DIE LINKE brachte fünf Änderungsanträge ein (Ausschussdrucksache 18(15)428, Umdrucke 1-5):

1. **Ausschussdrucksache 18 (15) 428, Umdruck 1**

„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527, 18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die
*„**Anlage (zu § 1 Absatz 1)***
Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen
Abschnitt 1
Laufende und fest disponierte Vorhaben“
wie folgt geändert:
Die lfd. Nr.
„11 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe“
entfällt.

Begründung
Die Flusslandschaft der Elbe ist ein einzigartiger Lebensraum. Nahe Hamburg befinden sich die größten zusammenhängenden Tideauwälder Europas. Doch diese Landschaft droht durch sukzessive Flussvertiefungen nahezu in Gänze zu verschwinden. Denn die Elbe wurde begradigt, zwischen Deichbauwerke gedrängt und mit Buhnen verbaut, was zu einer deutlichen Erhöhung der Fließgeschwindigkeit zu Folge hat. Dies führte zu wackelnden Deichen, abbrechenden Ufer, zugeschlickten Häfen und Seitenflüsse der Elbe sowie zu Sauerstofflöchern, in denen Fische ersticken.
Die durch die erhöhte Fließgeschwindigkeit bedingte Sohlerosion lässt den Grundwasserspiegel sinken und dadurch Auwälder und -wiesen austrocknen. Insgesamt hat die Elbe schon 80 Prozent ihrer natürlichen Auen verloren. Eine weitere Vertiefung würde zu noch weitere Verluste dieser einzigartigen Landschaft führen. Dennoch setzt Hamburg stur auf die Elbvertiefung und riskiert dafür auch Folgekosten in Milliardenhöhe.
Die Elbvertiefungen führen auch zu erhöhten jährlichen Unterhaltskosten in Millionenhöhe. Denn durch den eingedeichten Fluss schießen bei Flut Wassermassen Richtung Hamburg und reißen tonnenweise Sedimente mit sich, die sich vornehmlich im Hafen ablagern. Die Hansestadt Hamburg und die Bundesrepublik Deutschland müssen deswegen jährlich 100 Millionen Euro für so genannte „Unterhaltsbaggerungen“ ausgeben. Für die erneute Elbvertiefung sollen im Fluss 40,3 Mio. Kubikmeter, dreimal so viel wie 1999, Sand bewegt werden. Es ist zu befürchten, dass anschließend der Bedarf für die Unterhaltungsbaggerung und damit auch die Kosten dafür noch steigen werden.
Zudem ist zu erwarten dass die bislang vorliegenden Planungen einer vertieften rechtlichen Überprüfung im laufenden Gerichtsverfahren nicht standhalten werden, da die Planungen eindeutig gegen die europäische Wasserrahmenrichtlinie verstoßen. Deshalb stellt das Urteil des EuGH zur Weser- und Elbvertiefung vom 1. Juli 2015 strenge Anforderungen an die Beeinträchtigung des Flusszustands und die Zustandserreichung.
Die umweltfreundliche und kostengünstige Alternative zur Elbvertiefung ist eine Stärkung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven. Den weitgehend unausgelasteten Tiefwasserhafen können selbst bei Niedrigwasser Schiffe mit bis zu 16 Metern Tiefgang erreichen. Ein gemeinsames Konzept zur ernsthaften Kooperation der norddeutschen Häfen ist deswegen überfällig. Die 600 Millionen Euro, die für die Vertiefung der Elbe geplant sind, sind dringend nötig zur Finanzierung einer umweltverträglichen Anbindung der Häfen Hamburg und Bremerhaven.“

2. Ausschussdrucksache 18(15)428, Umdruck 2
„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527,18/9952
Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die
*„**Anlage (zu § 1 Absatz 1)***
Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen
Abschnitt 2
Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wird wie folgt gefasst:

In der lfd. Nr. 22 wird „Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals“ gestrichen. Die lfd. Nr. 22 wird wie folgt gefasst:
„22 Brückenanhebungen im westdeutschen Kanalnetz“

Begründung

Der erwartete Nutzen des geplanten Ausbaus des Elbe-Lübeck-Kanals steht in keinem Verhältnis zu den voraussichtlichen Kosten in Höhe von 838 Millionen Euro. Die Wasserstraße ist aufgrund des geringen Güterverkehrsaufkommens in der nicht-prioritären Wasserstraßenkategorie C eingestuft worden. Die prognostizierte Steigerung des Güterverkehrs von lediglich 600.000 Tonnen resultierte in einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,5, was die Durchführung eines Infrastrukturprojekts normalerweise verbietet.

Aus den genannten Gründen ist die Summe von 838 Millionen Euro dort einzusetzen, wo ein größerer verkehrlicher Nutzen vorhanden ist:zum Beispiel für Brückenanhebungen zur Ermöglichung von doppelstöckigem Containerverkehr im westdeutschen Kanalnetz. Das besteht aus den für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben mit den Projektnummern W 07, W 13, W 14, W 15, W 16, W 17, W 20, W 21, W 22.“

3. Ausschussdrucksache 18(15)428, Umdruck 3

*„**Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527,18/9952***

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die

*„**Anlage (zu § 1 Absatz 1)***

Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

Abschnitt 2

Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“

wie folgt geändert:

Die lfd. Nr.

„8 Vertiefung der Außenems“

entfällt.

Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.

Begründung

Die Ems hat von allen in Deutschland relevanten Flussgebieten den schlechtesten ökologischen Zustand. Das Emsästuar hat durch menschliche Eingriffe der Vergangenheit bereits erhebliche ökologische Schäden erlitten. Vertiefungen und Abdeichungen haben in ihrer Gesamtheit zu einer massiven Überformung der Hydro- und Morphodynamik des Emsästuares geführt. Dies zeigt sich deutlich am Anstieg des Tidehubs, an der Verformung der Tidekurve, an den hohen Schwebstoffwerten und Sauerstoffdefiziten im inneren Ästuar. Die zunehmende Tideasymmetrie mitausgeprägter Flutstromdominanz hat zum Eintrag großer Mengen Schlick geführt. Das Emsästuar befindet sich daher aktuell in einem hoch sensiblen Zustand, der keine Widerstandsfähigkeit gegen weitere wasserbauliche Maßnahmen mehr zu bieten hat. Große Bereiche der Unterems können heute saisonal ihre ökologischen Funktionen nicht mehr erfüllen. Es bedarf deshalb voraussichtlich erheblicher Anstrengungen, um die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie erreichen zu können. Es ist bereits heute bekannt, dass die Zielerreichung in der nächsten Bewirtschaftungsperiode bis 2021 nicht gelingen wird. Auch die EU-Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete an der Ems sind in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Die EU-Kommission verlangte von Niedersachsen die Umsetzung der FFH-, Vogelschutz- und Wasserrahmenrichtlinie und leitete ein Pilotverfahren ein. Im Rahmen dieser Forderungen drohte dem Land Niedersachsen ein Vertragsverletzungsverfahren mit Strafen in Millionenhöhe. Erst mit Unterzeichnung und Inkrafttreten des „Masterplan Ems 2050" konnte die Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens abgewendet werden.

Im unmittelbar vom Vorhaben betroffenen Natura 2000 Gebiet „Unterems und Außenems" befinden sich maßgebliche FFH-Lebensraumtypen und FFH-Arten in einem schlechten Erhaltungszustand. Für diese Lebensraumtypen und Arten besteht nicht nur ein Verschlechterungsverbot, sondern ein Wiederherstellungsgebot.

Weitere Eingriffe, mit denen Verschlechterungen einhergehen, sind daher kontraindiziert. Die geplante Vertiefung der Außenems ist allerdings ein solches Vorhaben, dass weitere Verschlechterungen und Umweltbeeinträchtigungen mit sich bringen wird. So bescheinigt der Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan dem Vorhaben gerade eine hohe Umweltbetroffenheit. Die Machbarkeitsuntersuchung der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) spricht dem Vorhaben ein „hohes ökologisches Risiko" zu. Vor diesem Hintergrund verbietet sich derzeit jedes weitere in die Hydro- und Morphodynamik eingreifende Projekt. Bis zum Vorliegen der Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudien und der Entscheidung über den einzuschlagenden Lösungsweg sollte ein Moratorium

für weitere Eingriffe gelten. Ansonsten kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Projekt Außenemsvertiefung den Wiederherstellungsmöglichkeiten und dem Umsetzen des Masterplan Ems 2050 entgegensteht. Das im Rahmen des hydromorphologischen Gutachtens verwendete Modell zur vergleichenden Untersuchung der Maßnahmenvorschläge zur Sanierung der Ems arbeitet mit der Bathymetrie des heutigen Zustandes – also ohne Außenemsvertiefung und ihre Bestandteile Wendestelle und Buhnenbauten."

4. **Ausschussdrucksache 18 (15) 428, Umdruck 4**

„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/952 7, 18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:
1. In Artikel 1 wird die
„Anlage (zu § 1 Absatz 1)
Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen
Abschnitt 1
Laufende und fest disponierte Vorhaben"
wie folgt geändert:
Die lfd. Nr. „8 Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach" entfällt. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.

2. In Artikel 1 wird die
„Anlage (zu § 1 Absatz 1)
Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen
Abschnitt 2
Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)"
wie folgt geändert:
Die lfd. Nr. „2 Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg" entfällt. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend."

5. Ausschussdrucksache 18 (15) 428, Umdruck 5

„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527, 18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:
1. In Artikel 1 wird die
„Anlage (zu § 1 Absatz 1)
Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen
Abschnitt 1
Laufende und fest disponierte Vorhaben"
wie folgt geändert:
Die lfd. Nr. „3 Fahrrinnenanpassung der Außenweser" entfällt. Die nachfolgenden lfd. Nrn. verschieben sich entsprechend.

2. In Artikel 1 wird die
„Anlage (zu § 1 Absatz 1)
Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen
Abschnitt 2
Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)"
wie folgt geändert:
Die lfd. Nr. „5 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)" und „6 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)" entfallen. Die nachfolgenden lfd. Nummern verschieben sich entsprechend."

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** brachte 11 Anträge zu Einzelprojekten ein (Ausschussdrucksache 18(15)404, Umdrucke 1-11):

1. Ausschussdrucksache 18(15)404, Umdruck 1
„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527, 18/9952
Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben
„1 Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein“

entfällt.

Begründung
Die geplante Maßnahme ist in einem landschaftlich, historisch und touristisch wertvollen Gebiet vorgesehen. Es ist fraglich, ob diese Maßnahme tatsächlich zu mehr Verkehr auf dem Rhein führt und damit den Anteil des Binnenschiffs am Gesamtverkehrsaufkommen steigert. Das Projekt führt zu einer hohen Beeinträchtigung von Naturschutzflächen. Außerdem sind weder Alternativenprüfungen vorgenommen, noch sind Auswirkungen auf die Wasserqualität des Rheins im Zuge der Maßnahme überprüft worden. Seit Inkrafttreten der europäischen Wasserrahmenrichtlinie gilt ein Verschlechterungsverbot für die Wasserqualität, u. a. von Flüssen.“

2. Ausschussdrucksache 18(15)404, Umdruck 2

„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527, 18/9952
Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:
In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:
Die bisherige Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben
„3 Fahrrinnenanpassung der Außenweser“
entfällt.

Begründung
Bei der geplanten Maßnahme ist von starken Kostensteigerungen auszugehen. Der Bund muss aus dem Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) durch einen Verzicht auf das Projekt die Konsequenzen ziehen, da Nachbesserungen zur Einhaltung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) nur in sehr geringem Maße möglich sein werden. Durch die Umsetzung der WRRL gilt ein Verbesserungsgebot, um einen guten Zustand der Gewässer zu erreichen. Außerdem hat das BVerwG den bereits ergangenen Planfeststellungsbeschluss zur Weservertiefung als „rechtswidrig und nicht vollziehbar“ bezeichnet. Das Projekt wird unter anderem zu erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgebieten und einem Anstieg der Hochwasserwahrscheinlichkeit für die Weserregion führen. Dies ist aufgrund der großen Auswirkungen für die Anwohner als auch für die Umwelt vor Ort nicht vertretbar. Außerdem ist die Problematik steigender laufender Unterhaltungskosten durch zunehmende Verschlickung der Fahrrinne nicht geklärt, hier sind Probleme vor allem in der Zufahrt des Hafens Bremerhaven zu erwarten. Alternativ soll sich der Bund bei Hafeninvestitionen stärker mit den Bundesländern abstimmen und realistische Kooperationsmodelle im Rahmen einer Novelle des Nationalen Hafenkonzepts erarbeiten. Im Containerhafen Jade-Weser-Port können tiefgehende Schiffe vorrangig abgefertigt werden. Weitere Flussvertiefungen oder Fahrrinnenanpassungen an Weser sowie Unter- und Außenelbe werden dadurch überflüssig.“

3. Ausschussdrucksache 18(15)404, Umdruck 3
„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527, 18/9952
Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:
Die bisherige Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben
„4 Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals“
entfällt

Begründung

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist eine wichtige Wasserstraße zur Verbindung von Nord- und Ostsee. Bei vielen Verbindungen bietet die Fahrt durch den Kanal eine Abkürzung und führt somit zu Zeit- und Kostenvorteilen sowie zu einer Einsparung von Schiffstreibstoff und Emissionen. Wichtig für zukünftige Transporte durch den Kanal sowie zur Steigerung der Zuverlässigkeit sind die geplanten Schleusenerneuerungen in Brunsbüttel und Kiel und der Ausbau der Oststrecke des Kanals. Eine Vertiefung des Kanals von 11 auf 12 m ist abzulehnen, weil die Kosten nicht den erhofften Nutzen entfalten werden. Außerdem ist unklar, wie sich der Schiffsverkehr in den nächsten Jahrzehnten in/aus Richtung Ostsee entwickeln wird. Unabhängig von einer Vertiefung konnte in den vergangenen Jahren trotz stagnierender Anzahl der Schiffspassagen die Tonnage durch den Kanal deutlich gesteigert werden. Wichtiger ist die Beseitigung von Engpässen. Dazu muss die Zuverlässigkeit der Schleusenanlagen für einen reibungslosen Ablauf der Verkehre konsequent gewährleistet werden.“

4. Ausschussdrucksache 18(15)404, Umdruck 4
„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527, 18/9952
Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben
„5 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)“
entfällt.

Begründung

Bei der geplanten Maßnahme ist von starken Kostensteigerungen auszugehen. Der Bund muss aus dem Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) durch einen Verzicht auf das Projekt die Konsequenzen ziehen, da Nachbesserungen zur Einhaltung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) nur in sehr geringem Maße möglich sein werden. Durch die Umsetzung der WRRL gilt ein Verbesserungsgebot, um einen guten Zustand der Gewässer zu erreichen. Außerdem hat das BVerwG den bereits ergangenen Planfeststellungsbeschluss zur Weservertiefung als „rechtswidrig und nicht vollziehbar“ bezeichnet. Das Projekt wird unter anderem zu erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgebieten und einem Anstieg der Hochwasserwahrscheinlichkeit für die Weserregion führen. Dies ist aufgrund der großen Auswirkungen für die Anwohner als auch für die Umwelt vor Ort nicht vertretbar. Alternativ soll sich der Bund bei Hafeninvestitionen stärker mit den Bundesländern abstimmen und realistische Kooperationsmodelle im Rahmen einer Novelle des Nationalen Hafenkonzepts erarbeiten.“

5. Ausschussdrucksache 18 (15) 404, Umdruck 5
„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527, 18/9952
Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:

lfd. Nr. Vorhaben

„6 Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)“

entfällt

Begründung

Bei der geplanten Maßnahme ist von starken Kostensteigerungen auszugehen. Der Bund muss aus dem Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) durch einen Verzicht auf das Projekt die Konsequenzen ziehen, da Nachbesserungen zur Einhaltung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) nur in sehr geringem Maße möglich sein werden. Durch die Umsetzung der WRRL gilt ein Verbesserungsgebot, um einen guten Zustand der Gewässer zu erreichen. Außerdem hat das BVerwG den bereits ergangenen Planfeststellungsbeschluss zur Weservertiefung als „rechtswidrig und nicht vollziehbar“ bezeichnet. Das Projekt wird zu erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgebieten und einem Anstieg der Hochwasserwahrscheinlichkeit für die Weserregion führen. Dies ist aufgrund der großen Auswirkungen für die Anwohner als auch für die Umwelt vor Ort nicht vertretbar. Alternativ soll sich der Bund bei Hafeninvestitionen stärker mit den Bundesländern abstimmen und realistische Kooperationsmodelle im Rahmen einer Novelle des Nationalen Hafenkonzepts erarbeiten.“

6. Ausschussdrucksache 18 (15) 404, Umdruck 6
„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527,18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben
„8 Vertiefung der Außenems“

entfällt

Begründung

Die Ems hat sich in ihrer Mündung aufgrund mehrerer Vertiefungen in den vergangenen Jahrzehnten zu einem Fluss mit kritischem Zustand entwickelt. Da sich zwischenzeitlich die Wasserqualität derartig verschlechtert hat (mit entsprechenden Folgen für Tiere und Pflanzen), wurde der Masterplan Ems zur schrittweisen Verbesserung der Wasserqualität verabschiedet. Ein weiterer Ausbau der Ems wirkt kontraproduktiv hinsichtlich der Umsetzung des Masterplans. Außerdem ist für das Projekt kein Bedarf zu erkennen. Autotransportschiffe können auch bereits heute den Seehafen Emden erreichen.“

7. **Ausschussdrucksache 18(15)404, Umdruck 7**
„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527,18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben
„12 Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)“
wird ersetzt durch die Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben

„12 Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A+)“

Begründung

Mit dem geplanten Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen hatte man sich 2013 zum Wohle des Flusses, dessen Lebensraums sowie des Hochwasserschutzes auf eine reduzierte Variante ohne Schleusenneubau geeinigt (Variante A). Dadurch kann die Donau in diesem Abschnitt als frei fließender Fluss erhalten werden. Im weiteren Diskussionsverlauf haben sich neben dem Bund Naturschutz e. V. auch die bayerische Staatsregierung und weitere im Verfahren Beteiligte für eine ökologisch aufgewertete Variante A+ ausgesprochen. Diese soll zusätzliche Maßnahmen im Bereich Gewässerentwicklung, Managementplanung von Schutzgebieten, Hochwasserschutz und Auenentwicklung beinhalten. Die Konkretisierung der Variante A+ muss fortgeführt werden und die Ergebnisse müssen in die weitere Planung des Abschnitts Straubing-Vilshofen einfließen.“

8. Ausschussdrucksache 18 (15) 404, Umdruck 8

„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527, 18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben
„14 Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar“
entfällt

Begründung

Die Maßnahme soll die Erreichbarkeit des Seehafens Wismar für in Wismar gebaute Schiffe sicherstellen. Angestrebt wird ein möglicher Tiefgang von 10,50 Meter statt bisher 8 Meter. Es ist jedoch fraglich, ob die Maßnahme im Verhältnis zu den zukünftig stattfindenden Verkehren, zu den tatsächlich benötigten Tiefgängen der Schiffe und zu Absichtserklärungen des ansässigen Schiffbaubetriebs steht. Darüber hinaus führt die Maßnahme zu einer „mittleren Umweltbetroffenheit“. Im Gegensatz zum geplanten Ausbau der Fahrrinne des Hafens Rostock ist für eine Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar kein Bedarf zu erkennen.“

9. Ausschussdrucksache 18 (15) 404, Umdruck 9

„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527,18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:

lfd. Nr. Vorhaben
„20 Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen“
Wird ersetzt durch die Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben
„20 Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen [lfd. Fußnotennummer einfügen]“
Als Fußnote mit laufender Nummerierung wird die nachfolgende Angabe neu eingefügt:
„[lfd. Fußnotennummer einfügen] Zusätzlich zu prüfen ist das Vorhaben Verlängerung der Neckarschleusen von Heilbronn bis Plochingen im offenen Dialogverfahren“

Begründung

Der Großteil der Gütermengen auf dem Neckar wird nur ab/bis Heilbronn transportiert. Die bisher vorgesehene Maßnahme der insgesamt 27 Schleusenverlängerungen im gesamten schiffbaren Bereich bis Plochingen ist daher

nicht zielführend. Weiter flussaufwärts des Neckars von Heilbronn bis Plochingen rechtfertigen sowohl die Transportmenge von unter 0,6 Mio. Tonnen sowie die prognostizierten Zahlen in Verbindung mit vielen kostenintensiven Schleusenbauwerken die Ausbaumaßnahmen nicht. Es soll jedoch für das Teilvorhaben Heilbronn-Plochingen ein offenes Dialogverfahren angestrebt werden, um wirtschaftliche Interessen und ökologische Erfordernisse sowie weitere Belange auszugleichen."

10. Ausschussdrucksache 18 (15) 404, Umdruck 10
„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527,18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe:
lfd. Nr. Vorhaben
„22 Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals"

entfällt

Begründung
Aktuelle Transportzahlen rechtfertigen einen Ausbau der Strecke nicht. Auch in den Ausschussberatungen konnte die Notwendigkeit des Ausbaus nicht nachvollziehbar begründet werden. Auch mögliche zukünftige Entwicklungen des Verkehrs zu/aus dem Lübecker Hafen auf der Wasserstraße rechtfertigen den Ersatzneubau von sechs Schleusen und eine Vertiefung des Kanals auf 2,80 m bei Kosten in Höhe von mindestens 838 Mio. Euro nicht. Außerdem müsste in diesem Zusammenhang eine unter Denkmalschutz stehende Hubbrücke in Lübeck angehoben werden, was erhebliche zusätzliche Kosten verursachen würde."

11. Ausschussdrucksache 18 (15) 404, Umdruck 11
„Änderungsantrag zu Drucksachen 18/9527,18/9952

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1, Abschnitt 2 (Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf) Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen) wie folgt geändert:

Folgende Angabe soll eingefügt werden:
lfd. Nr. Vorhaben
„[lfd. Nr. einfügen]
Stichkanal Hildesheim"

Begründung
Der Stichkanal Hildesheim soll aufgrund seiner Bedeutung für die Region Südniedersachsen sowie aufgrund seiner Gesamtnetzwirkung ausgebaut werden. Außerdem weist die Maßnahme mit knapp 50 Prozent einen großen Erhaltungskostenanteil aus, womit längere Zeit verzögerte Baumaßnahmen zur Sicherstellung der Schifffahrt nachgeholt werden können. Der Ausbau für das üGMS (übergroßes Großmotorgüterschiff) ist aufgrund des nachvollziehbaren Potenzials für Schiffe mit einem Tiefgang von 2,80 m Abladetiefe für den Kanalabschnitt herzustellen. Da der Stichkanal Teil des Mittellandkanals ist, beteiligt sich gemäß des Regierungsabkommens zum Mittellandkanal von 1965 das Land Niedersachsen zu mindestens 28,33 Prozent an dieser Ausbaumaßnahme des Bundes."

Bei der Abstimmung über den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)403 wurde zunächst über das Vorhaben lfd. Nr. 7 in Abschnitt zwei (Ausbau des Weser-Datteln Kanals

(WDK) bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“ sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau) abgestimmt. Der Änderungsantrag wurde insofern einstimmig angenommen. Einstimmig angenommen wurde auch der Antrag zum Vorhaben lfd. Nr. 23 in Abschnitt zwei (Ausbau des Stichkanals Hildesheim). Dem Antrag zum Vorhaben lfd. Nr. 24 in Abschnitt zwei – Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal (ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt) – wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/ CSU, SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

In der Gesamtabstimmung über den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)403 wurde dieser mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Die Änderungsanträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 18(15)403 wurden bis auf den Antrag auf Umdruck 11 abgelehnt. Dem Antrag auf Umdruck 11 – der inhaltlich mit dem Antrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 18(15)403 zu Abschnitt 2, laufende Nummer 23 – Stichkanal Hildesheim– übereinstimmt – haben alle Fraktionen zugestimmt. Alle anderen Anträge (Umdrucke 1-10) wurden mit den Stimmer der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Die Anträge der Fraktion DIE LINKE auf Auschussdrucksache 18(15)428 – Umdrucke 1,2,3,5 – wurden mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt; der Antrag auf Ausschussdrucksache 18(15)428, – Umdruck 4 –wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE abgelehnt.

In seiner 90. Sitzung am 30. November 2016 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur den Gesetzentwurf abschließend beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte, dass der Ausbaubedarf des Bundeswasserstraßennetzes erstmals durch Gesetz geregelt werden soll. Damit werde dieser Verkehrsträger mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße gleichgestellt. Das bedeute auch einen größeren Einfluss des Parlaments, dessen Entscheidung den Planungen größeres Gewicht beimesse. Der Großteil der im Bedarfsplan enthaltenen Projekte entfalle auf die Binnenschifffahrt, was die Bedeutung dieses Verkehrs betone. Die in den Ausschussberatungen beschlossenen Änderungen – beispielsweise im Hinblick auf den Ausbau des Stichkanals Hildesheim – hätten den sehr guten Gesetzentwurf noch verbessert.

Die **Fraktion der SPD** wertete es ebenfalls als positiv, dass mit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage die Gleichstellung mit den anderen Verkehrsträgern erreicht werde. Viele Projekte widmeten sich den Ersatzneubauten für alte Bauwerke, womit man Empfehlungen von Expertenkommissionen umsetze. Sie hob hervor, dass neben der Bereitstellung von Kapazitäten die Frage der Verlässlichkeit eines Verkehrsträgers von entscheidender Bedeutung sei. Aktuell bilde die Funktionsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) einen limitierenden Faktor bei der Umsetzung der Vorhaben. Sie regte an, Auszubildenden unbefristete Anschlussverträge zu geben und damit zu Kontinuität des Personals beizutragen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** nannte die übergeordneten Ziele der Bundesverkehrswegeplanung unzureichend. Sie fordere eine Verkehrswende und die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Dieses Ziel könne angesichts des Schwerpunktes auf dem Straßenbau nicht erreicht worden. Sie kritisierte ebenfalls einen mangelnden Ausgleich zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen. Unabhängig davon unterstütze sie diverse konkrete Maßnahmen des Bedarfsplans. Eine funktionierende Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sei ein entscheidender Faktor. Es müsse untersucht werden, weshalb der Personalaufbau schleppend vorankomme. Auch sie sprach sich für unbefristete Verträge für Auszubildende aus.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** unterstrich, dass sie bei der Bundesverkehrswegeplanung insgesamt den Aspekt der Netzbildung nicht hinreichend gewürdigt finde. Das gelte auch im Bereich der Wasserstraßen, wo das Prinzip der „Wahlkreisbeglückung“ verfolgt werde. Der Plan enthalte neben sinnvollen Ersatzbauten auch nutzlose Neubauprojekte. Wünsche seitens der Wirtschaft würden einseitig zu Lasten ökologischer Belange berücksichtigt. Positiv bewertete sie die Gleichstellung der Verkehrsträger durch die dann auch für den Wasserstraßenausbau geltende Regelung durch Gesetz. Ferner sei es positiv, dass man sich intensiv auch mit Projekten auseinandersetze, die einen Nutzen-Kosten-Faktor (NKV) unter 1 aufwiesen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/9527 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)403.

Die dem Ausschuss nach § 109 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zur Stellungnahme übermittelten Petitionen haben dem Ausschuss bei der abschließenden Beratung am 30. November 2016 vorgelegen und sie sind in diese Beschlussempfehlung eingeflossen.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen zu Artikel 1

In der Überschrift zum Abschnitt 1 der Anlage (zu § 1) werden die Worte „des Vordringlichen Bedarfs“ angefügt, um klar zu stellen, dass für alle laufenden und fest disponierten Vorhaben ein Vordringlicher Bedarf besteht.

Ausweislich der Begründung zur Anlage sind innerhalb der in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E eingestuften Projekte die Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. In der ursprünglichen Fassung der Anlage fehlt allerdings die Kennzeichnung der VB-E Projekte. Diese Kennzeichnung wird mit der neuen Liste in Abschnitt 2 der Anlage nachgeholt.

Daneben wurde in Abschnitt 2, Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf, bei laufender Nummer 7 die Brückenhebung bei Ersatzneubauten ergänzt. Die Herstellung größerer Brückendurchfahrtshöhen (auf das Maß von 5,25 m über GWo (höchster Bezugswasserstand)) im Zuge von Ersatzneubauten von Brücken ist eine wesentliche Voraussetzung zur Ermöglichung eines durchgehend uneingeschränkten Verkehrs von Containerschiffen mit zwei Containerlagen sowie von Chemietankern bei entsprechenden Ladungszuständen (Leerfahrten) auf dem Wesel-Datteln-Kanal zwischen dem Rhein und Marl.

Weiter wurde der Ausbau des Stichkanals Hildesheim aus dem Weiteren Bedarf in den Vordringlichen Bedarf hochgestuft (laufende Nummer 23). Dies wird mit dem Ergebnis einer Sensitivitätsberechnung begründet, mit der der Nachweis erbracht wurde, dass das Vorhaben unter Einbeziehung zusätzlicher Transportmengen, die in der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt waren, aber nachtäglich konkret begründet werden konnten, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über der Rentabilitätsschwelle erreicht.

Weiter wurde entschieden, die Schleuse Kleinmachnow ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt in die Liste des Vordringlichen Bedarfs (laufende Nummer 24) aufzunehmen. Damit wird dargestellt, dass kein Bedarf für den vorgezogenen Ersatz der Schleuse in größeren Abmessungen besteht, aber die Schleuse in ihren vorhandenen Abmessungen erhalten bleibt. Bei Interesse Dritter an einer eigenverantwortlichen Übernahme einer Infrastrukturverbesserung an der Schleuse Kleinmachnow ist das Bundesinteresse auf den für die Erhaltung erforderlichen Anteil beschränkt.

Berlin, den 30. November 2016

Matthias Lietz	**Gustav Herzog**	**Herbert Behrens**	**Dr. Valerie Wilms**
Berichterstatter	Berichterstatter	Berichterstatter	Berichterstatterin